

SENADO

SECRETARIA

DIRECCION GENERAL DE COMISIONES

XLIVa. LEGISLATURA
PRIMER PERIODO

COMISION DE TRANSPORTE Y OBRAS PUBLICAS

DISTRIBUIDO Nº 326 DE 1995

AGOSTO DE 1995

SIN CORREGIR POR LOS ORADORES

C E P T E T

Visita de una delegación del Centro de Propietarios Transporte Escolar y Turismo

---

Versión taquigráfica de la sesión de la Comisión del día 9 de agosto de 1995

ASISTENCIA

Preside	**: Senador Dante Irurtia**
Miembros	**: Senadores Marina Arismendi, Sergio Chiesa, Albérico César Segovia y Orlando Virgili**
Invitados especiales	**: Centro de Propietarios de Transporte Escolar y Turismo (CEPTET), señores Gustavo Scanni y Roberto Moraes**
Secretario	**: Julio Méndez Vila**
Ayudante	**: María Cecilia Fernández**

mar

(Ingresa a Sala la delegación del Centro de Propietarios de Transporte Escolar y de Turismo)

SEÑOR PRESIDENTE.- En nombre de la Comisión de Transporte y Obras Públicas, tenemos el gusto de recibir a los señores Gustavo Scani y Roberto Moraes, representantes del Centro de Propietarios de Transporte Escolar y de Turismo (CEPTET).

Cabe recordar que esta Comisión ya ha recibido información de parte de quienes nos visitan, precisamente, en lo que respecta al tema del transporte escolar y de turismo. En el día de hoy los volvemos a recibir, a efectos de ampliar los datos que nos han brindado anteriormente, por lo que les cedemos el uso de la palabra.

SEÑOR SCANI.- Quiero señalar que luego de la última conversación que mantuvimos en el seno de esta Comisión, nos fuimos muy reconfortados porque advertimos que, prácticamente por unanimidad, estaban en un todo de acuerdo con nuestra petición.

La razón por la que nos encontramos nuevamente en este ámbito, es que la situación en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas sigue incambiada, los vehículos que tienen más de dieciocho años de antigüedad no pueden trabajar, las empresas continúan haciendo sus aportes tributarios y ya hace algo más de dos meses que se plantea esta situación que es realmente insostenible.

Concretamente, queremos saber qué posición ha adoptado esta Comisión y sobre qué bases se ha movido para poder trasmitírselo a nuestros socios, que también se han visto afectados. Además, sabemos que ha comenzado a funcionar la central técnica, y desearíamos saber si existe alguna información al respecto.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por indicación de la Comisión, y por ser Presidente de ella, recabé información en el Ministerio de Transporte y Obras Públicas que voy a trasmitir en este momento, inclusive, a los propios señores Senadores.

El Ministerio me ha dicho que está en vigencia el Decreto Nº 228/91, en el que se establecen las condiciones y la edad de los vehículos para su circulación a nivel nacional con el carácter de ómnibus de turismo, no siendo así para el caso del transporte escolar, cuya reglamentación

depende exclusivamente de las Intendencias respectivas. Por otra parte, el funcionamiento del Centro de Inspecciones está en vías de efectivizarse.

Creo que este decreto es muy concreto y lo pongo a disposición de nuestros visitantes. Sinceramente, no poseo más información para comunicar en el día de hoy.

SEÑOR SEGOVIA.- En oportunidad de concurrir a esta Comisión el señor Ministro de Transporte y Obras Públicas por otros motivos, le planteamos este asunto, y en este sentido voy a leer algunos párrafos de la versión taquigráfica de dicha sesión, donde se dice que en cuanto al tema que hoy nos ocupa, debemos señalar que recibimos la visita de funcionarios y gente vinculada con distintas empresas transportistas de carga y de pasajeros, quienes han aportado información que debería ser tenida en cuenta. Por ejemplo, nos señalaron cómo se ha realizado la financiación de sus propias empresas y las posibilidades de desarrollo posterior que éstas tienen. También recordamos que recibimos la visita de delegados del CEPTET, organismo vinculado al transporte escolar y al de turismo de corto alcance, quienes plantearon una perspectiva de financiación que creo puede tener andamiento dentro de las propuestas del Ministerio, entre las que se encontraba la posibilidad de un retorno al "leasing". La competitividad de ese sector dentro del servicio de transporte, se irá acentuando, ya que actualmente operan con equipos bastante antiguos que distan de los de aquellas empresas que se dedican al transporte de pasajeros en mayor escala. Uno de los aspectos que planteó esta delegación fue, precisamente, el relativo al "leasing". Sin embargo, estas empresas tenían dificultades de renovación, que las hacían poco competitivas con las empresas de transporte mayores, puesto que éstas podían vender sus propios ómnibus —no digo obsoletos, pero con gran tiempo de uso— a un precio que les permitía una renovación por unidades absolutamente nuevas.

También le mencionamos al señor Ministro la entrada en vigencia de la Central Técnica de Control, la cual se encargará de realizar un estricto control sobre las unidades de transporte. A ese respecto, se solicitaba un plazo prudencial, no necesariamente prolongado, para enfrentar esa situación y además se debía tener en cuenta la capacidad del grupo empresarial, constituido en general por gran número de empresas de pequeño porte o unipersonales.

En la visita que nos hizo el señor Ministro, nos dijo

que en cuanto al tema vinculado a las empresas turísticas y escolares, la línea de "leasing" a la cual accedió el sector había sido cancelada por el Banco de la República. Pero con respecto a la calidad de los vehículos y a la entrada en vigencia de un certificado de aptitud técnica, manifestó que como se sabe que en nuestro país las cosas no se hacen de un día para el otro, estaban previendo que el primer período sería de carácter estadístico, a fin de apreciar en qué condiciones se encuentra el parque automotor. Por un lado, se otorgarían los certificados de aptitud técnica en forma definitiva, en los casos en que se haya cumplido totalmente con las normas técnicas. Por otro, se los extendería con observaciones a quienes hayan incurrido en incumplimientos leves. Asimismo, se brindaría la posibilidad, mediante un certificado provisorio, a aquellos que cayeron en incumplimientos mayores, de realizar las reparaciones para volver a ser inspeccionados. Pero en definitiva, si se lograra que la condición de los vehículos contara con una distribución estadística normal, se debería ir mejorando en forma paulatina aquella fracción que esté más perjudicada.

Quiere decir, que a mi entender, el interés que demostramos ante el Ministerio y su titular, recibió una respuesta en el sentido de que iba a ser tenida en cuenta la situación que padecen nuestros visitantes, siempre y cuando se respondiera a las condiciones planteadas en cuanto al buen estado de las unidades, su correcto funcionamiento y al control que se establecía a través de la creación de esta oficina, que si está en vigencia, creo que sería el momento para lograrlo.

SEÑOR VIRGILI.- Me parece que comenzó a funcionar en el día de ayer.

SEÑOR SCCANI.- Si bien esta respuesta es buena, no es lo complaciente que quisiéramos, porque deja muchos aspectos en el aire.

Concretamente, solicitamos la derogación de una parte del decreto que afecta a los ómnibus de turismo; en realidad, son unos pocos renglones que se titulan "Otros Servicios". Consideramos que no es lógico que se le fije una antigüedad de 18 años a un ómnibus de turismo nacional de muy corto alcance, puesto que es un servicio ocasional no diario y el consumidor elige el vehículo antes de acceder a un contrato. Precisamente, en virtud de pensar que no es lógica es que pedimos la derogación de esa parte del decreto.

Por otra parte, ante la puesta en funcionamiento de la Central Técnica, nos encontramos con un problema. Los vehículos que van a ir a inspección, obtendrán su certificado de aptitud y luego volverán a trabajar. Pero nuestra dificultad radica en que esta Central Técnica determina fechas, teniendo en cuenta los dos últimos dígitos de la matrícula. Por ejemplo, un vehículo modelo 1976, hoy no tiene permiso para salir fuera del departamento y el señor Ministro nos dice que si dicho vehículo adquiere el certificado de aptitud técnica, puede trabajar, aunque no menciona en qué condiciones.La matrícula de esta unidad termina en 45, por lo que le correspondería ir a inspección entre el 3 de enero y el 6 de febrero. En el caso de que la matrícula termine en 85, le tocaría del 29 de mayo de 1996 al 2 de junio del mismo año. ¿Qué sucede mientras tanto? ¿Seguimos sin trabajar?

Nos parecía razonable que a los vehículos que estuvieran en esas condiciones se les otorgara un permiso precario que estuviera vigente hasta la fecha de su inspección, la que dictaminaría si puede seguir trabajando o no. Pero entendemos que no se puede forzar el cierre de las empresas, privándonos de toda posibilidad de trabajo. Como los señores Senadores saben, no tenemos ninguna oportunidad de acceder a vehículos nuevos, ni por el sistema "leasing" ni aun si nuestras empresas tuvieran el poder adquisitivo para comprarlos. Simplemente tendríamos que sumergirnos en la situación de adquirir unidades usadas, que quizás, dadas sus condiciones, ni siquiera serían examinados por la Inspección Técnica. De manera que nos encontramos en una situación bastante grave y pienso que no podemos seguir esperando mucho tiempo más, ya que han transcurrido dos meses sin trabajo. Nos preguntamos hasta cuándo vamos a seguir así. A nuestro juicio, lo que pedimos no es nada disparatado sino algo justo.

Por otra parte, queremos manifestar que sabemos de muy buena fuente que hay Directores del Ministerio que no están de acuerdo con que nosotros existamos. Algunos de ellos han expresado textualmente que solamente deberían trabajar las empresas grandes. Entonces, ante una postura de esa naturaleza, ¿cómo nos podemos sentir? En realidad, la situación permanece incambiada desde el día en que vinimos al Parlamento a conversar con los señores Senadores que, con buen sentido común, han entendido que lo que pedimos es lógico. Insisto en que esta situación nos resulta dramática y, lamentablemente, no hay soluciones a la vista. La preocupación es general porque, evidentemente, está faltando

el trabajo.

Otro problema que nos preocupa mucho es que varios socios han hecho reformas y reciclajes importantes en sus viejas unidades. Las Intendencias Municipales de los departamentos de origen les han reconocido dichas reformas otorgándoles un año ficto, pero el Ministerio no lo reconoce hoy, aunque sí lo hizo hace algunos años, lo que quiere decir que continúan limitándonos en todos los aspectos. Pues bien; lo que queremos saber es si desean que sigamos existiendo o no. Si es así, abriremos un museo de ómnibus y nos dedicaremos a otra actividad.

SEÑOR SEGOVIA.- Quisiera saber si el Centro de Propietarios de Transporte Escolar y de Turismo, que ustedes componen, y el Grupo Escolar Unido son dos empresas diferentes.

SEÑOR SCCANI.- Así es, señor Senador. Esta última se dedica únicamente al transporte escolar y un 95% lo integran las camionetas que se ven circular en Montevideo. Por nuestra parte, contamos con algunas camionetas destinadas al transporte escolar, pero el resto lo componen micros y ómnibus.

SEÑORA ARISMENDI.- Tengo en mi poder el comunicado de la Dirección Nacional de Transporte por el cual se llamaba a los propietarios de camiones con capacidad de carga mayor o igual a 5 toneladas y ómnibus que efectúan servicios bajo la jurisdicción de ésta. Una de las preguntas que yo formulaba al señor Presidente era si existía la posibilidad de apresurar o acercar los tiempos de forma que los vehículos fueran inspeccionados y, por lo tanto, pudieran habilitarse. Obviamente, el calendario que aquí figura se extiende desde agosto del corriente a agosto del próximo año y se aprecia un detalle de los vehículos según el dígito de sus matrículas. Quisiera saber si estos períodos señalados aquí corresponden al número de vehículos o a la capacidad que tiene la Dirección Nacional de Transporte para hacer la inspección técnica. Digo esto porque no conozco el número de vehículos en cada uno de los dígitos. Creo que este es un aspecto que habría que tener en cuenta, porque la lógica más sencilla indicaría que este calendario tan extenso es producto de la gran cantidad de vehículos existentes y, por consiguiente, la central técnica no tendría capacidad como para proceder hoy a la inspección de un número mayor de unidades.

SEÑOR SCCANI.- La cantidad de vehículos que se registra con los dos últimos dígitos de matrícula es muy importante. Debemos considerar que son camiones y ómnibus con las matrículas de todo el país, no sólo la de un departamento en particular. Personalmente no participé del cálculo estimativo de la demora que este trabajo insumiría, pero se considera que es un parque automotor de una dimensión importante el que va a desfilar por esta central. Por esta razón, los plazos van a ser algo extensos. Además, se está hablando de que se va a colocar una central móvil en varios departamentos para tratar de realizar el procedimiento lo más rápidamente posible.

SEÑOR VIRGILI.- Pienso que ante la solicitud que nos acaban de formular, se podría llamar a Sala al señor Ministro y hacerle comprender la situación por la que atraviesan. Hasta el momento, siempre hemos podido conversar con él en un lenguaje claro por lo cual, teniendo en cuenta que se hallan sin trabajo, se puede especificar el problema y buscarle una solución. Es cierto que no se puede gobernar en este caso por medio de la casuística, pero a veces hay que respetarla. Comprendo que existe un parque automotor muy grande y, evidentemente, va a haber una importante demora. En una palabra, tenemos que buscar la manera de llegar a él y encontrar una salida adecuada a esta problemática. Sin embargo, seamos sinceros, no podemos quebrar los planes que tiene estructurados, pero bien sabemos que con buena voluntad todo se puede lograr. En cierta forma, quienes nos visitan en el día de hoy tienen también un compromiso, porque un vehículo que circula en malas condiciones —hablemos con claridad— no garantiza la seguridad de quienes viajan en él. En definitiva, no les adelantamos ninguna respuesta afirmativa, porque a nuestra vez dependemos de otras resoluciones. Entendemos lo que nos han transmitido hoy, pero quizá el señor Ministro tenga, por su parte, otras razones que esgrimir. Vamos a volver a conversar del tema, como ya lo hicimos en otra oportunidad cuando se planteó al señor Ministro lo que se había solicitado. Lo haremos nuevamente y luego, el señor Presidente, tomará contacto con ustedes para comunicarles la respuesta obtenida.

SEÑOR PRESIDENTE.- Quisiera plantear dos preguntas. La primera de ellas es qué relación tienen los aspectos del transporte escolar con los del turístico y si se emplean las mismas unidades.

Por otra parte, deseo saber a qué reglamentación están

sometidos los vehículos dedicados al transporte escolar.

SEÑOR SCANI.- Existen vehículos que realizan las dos actividades y otros que cumplen una u otra. Los vehículos que se dedican a las dos actividades están regidos por una reglamentación especial que les exige, para poder cumplir el servicio escolar, que estén pintados predominantemente de color amarillo y que exhiban un cartel con el rótulo "ESCOLARES" a ambos lados. Están autorizados a salir al interior solamente los fines de semana.

Los vehículos que se dedican exclusivamente al transporte de escolares deben estar también predominantemente pintados de amarillo liso, sin rayas y exhibir los carteles indicadores. Hasta el momento, no pueden realizar servicios de turismo. No obstante, la Intendencia ha autorizado en forma provisoria --porque aún continúan las negociaciones-- a estos vehículos a realizar los fines de semana y en épocas de vacaciones servicios de turismo.

SEÑORA ARISMENDI.- ¿Los números de chapa son distintos?

SEÑOR SCANI.- Efectivamente, señora Senadora; los vehículos con número de matrícula 55.000 se dedican al turismo, aunque algunos de ellos cumplen las dos actividades, y los que tienen el número de matrícula 65.000 cumplen únicamente con el transporte escolar.

Los permisos escolares se otorgan --este es uno de los aspectos en los que, aparentemente, existe voluntad en la Intendencia para modificarlos-- exclusivamente a vehículos cero kilómetro y en este momento está abierta la adjudicación. Evidentemente, se tiende a usar camionetas, ya que no es lo mismo adquirir un vehículo que cuesta U$S 18.000 que un micro que cuesta U$S 70.000 o un ómnibus que vale U$S 140.000. Es decir que indirectamente se está incentivando la compra de vehículos pequeños. Estamos en tratativas y pensamos que se va a autorizar una antiguedad de 10 años para micros y ómnibus que se dediquen al transporte escolar. Las personas que ya disponían de unidades antiguas pueden renovar por otros cinco años sus permisos. En el caso de las camionetas, el máximo de uso es de 15 años, lo que no ocurre con los micros y ómnibus, que todavía no tienen plazo perentorio final.

SEÑOR PRESIDENTE.- ¿Qué ocurre con el control de aptitud mecánica?

SEÑOR SCANI.- La Intendencia tiene un control de aptitud un

poco mejor al del Ministerio de Transporte y Obras Públicas al día de hoy, sin el funcionamiento de la máquina. Se hace la revisación ocular y se efectúa la inspección técnica de los frenos mediante unos dispositivos especiales para esa tarea. Estos aparatos se colocan sobre el vehículo, luego se lo hace funcionar y frenar, registrando si la calidad del freno es aceptable o no. Se habla --lo mismo ocurre en algunas Intendencias del interior-- que en el futuro se realizarán inspecciones con esta misma empresa.

El señor Ministro manifestó que se podría dar la posibilidad de que se autorizara el trabajo si se disponía de certificado de aptitud técnica. Quisiéramos saber en qué condiciones se podría producir esto, porque el Decreto Nº 228 continúa en vigencia. Nuestra pregunta es si se va a modificar el decreto o va a ser algo verbal. Puede existir la mejor intención, pero si cambia el Ministro y el sucesor opina que debe respetarse el decreto, volveríamos al mismo problema. Por lo tanto, nuestro deseo es que la solución sea definitiva.

SEÑOR VIRGILI.- El señor Ministro no va a cambiar. Además, la solicitud que formulan nuestros invitados se refiere a una situación especial y nuestra intención es que se nos den medios de trabajo para continuar estudiando el tema. No creo que el señor Minstro se comprometa a derogar un decreto; lo que se le puede pedir es que contemple esta situación para que las personas afectadas por ella puedan trabajar y, después, en el correr del camino veremos lo que se puede hacer.

SEÑOR PRESIDENTE.- Por el hecho de vivir en el interior, tengo una amplia experiencia en lo que respecta a la necesidad que existe de tener servicios de este tipo y, por lo tanto, de posibilitar a la mayor cantidad de gente que cumpla con esta tarea de turismo interno que tanto nos gusta y deseamos promocionar. Todo esto está ligado a la efectividad del servicio y a la seguridad que deben tener los usuarios, porque, a veces, la experiencia nos demuestra en los hechos que no existen los elementos suficientes para que la gente que se decide a visitar el interior pueda disfrutar de un día agradable.

La Comisión hará los contactos necesarios y remitiremos la versión taquigráfica al Ministerio de Transporte y Obras Públicas y al mismo tiempo, nos comprometemos a mantenerlos informados acerca de los avances que se obtengan respecto a este tema, que realmente importa mucho no sólo a los

directamente interesados, sino a toda la sociedad uruguaya.

Muchas gracias.

(Se retira de Sala la delegación del Centro de Propietarios de Transporte Escolar y de Turismo)

(Se suspende la toma de la versión taquigráfica)

(Así se hace. Es la hora 11 y 15 minutos)